

A importância das infra-estruturas ferroviárias no desenho e transformação do território urbano
Espinho e Porto Campanhã



- 61| Pesca tradicional 62| Época Balnear 63| Vista da antiga Av. Serpa Pinto de Norte para Sul
64| Antiga estação e Av. Serpa Pinto de Sul para Norte

4.1 | A génese do lugar

Conhecida terra do litoral português e paragem obrigatória da Costa de Prata, a cidade de Espinho tem a sua origem numa pequena comunidade piscatória vinda do Furadouro, Ovar, que aí se instalou e a quem foram cedidos *todollos directos...de toda a pescaria que se fizera na costa do mar da foz de deespinho atee a foz de Vouga*¹. Certo que desde sempre o ser humano se adaptou às diferentes realidades, na procura de melhores condições de vida, as origens de Espinho e das suas gentes não fogem à regra. A proximidade da matéria-prima, nomeadamente o pescado, e dos grandes centros de escoamento e venda do produto, principalmente a cidade do Porto, faziam jus aos movimentos migratórios, e contribuíram para a fixação do primeiro povoado. Segundo C. Morais Gaio (1999) foram vários os pescadores que terão conseguido alguma riqueza familiar, através do comércio de peixe, e também com o aluguer de barracas e casas aos veraneantes nas alturas de maior afluência à praia. Um lugar que, de ocupação temporária no período de veraneio, conquistou a permanência de muitas famílias ao longo dos tempos, que aí, por sua vez foram criando as suas raízes. A partir da última metade do século XIX a atracção pelo mar alastrou-se a todos os estatutos sociais, uma vez que a praia passou a estar associada às boas práticas de saúde e bem-estar da sociedade em geral.

Até então pertença do concelho de Vila da Feira, em 1899 Espinho torna-se concelho autónomo, *um resultado da Revolução Industrial, que transformou os transportes, alterou os sistemas económicos e gerou novas dinâmicas sociais*². Uma cidade que se fez moda, muito apetecível para a burguesia que ia dando os primeiros passos na freguesia. *Procurada por banhistas, atraiu comércio, ganhou uma função específica no trajecto ferroviário e acolheu uma indústria conserveira*³. Era em Espinho que se encontrava uma das maiores fábricas de conservas alimentares da região e um centro com um interessante dinamismo comercial, e sede de jogo. Segundo C. Morais Gaio (1999), *Espinho foi, em grande parte, fruto de uma burguesia em ascensão, ávida por consolidar a sua importância social e pôr em prática as suas perspectivas de desenvolvimento*. Na segunda metade do século XIX ser burguês

¹MORAIS GAIO, Carlos - *A Génese de Espinho, Histórias e Postais*, 1ª edição, ed. Campo das Letras, Porto, Dezembro 1999, p.51

² Idem, p.11

³ PINHO, Alberto | MORAIS GAIO, Carlos - *Espinho, memórias do tempo*, ed. Jornal Maré Viva, Espinho, Junho 2000

A importância das infra-estruturas ferroviárias no desenho e transformação do território urbano
Espinho e Porto Campanhã



65| Aspecto exterior da antiga Fábrica Brandão Gomes 66| Aspecto interior da antiga fábrica Brandão Gomes 67| (1952) Antigo Casino de Espinho 68| (1952) Antigo Café Palácio

implicava, não só, ter a bolsa abastada, mas também, satisfazer alguns padrões de comportamento, seguindo uma tendência de novos hábitos praticados nos países estrangeiros, nomeadamente o costume francês de passar férias em estância balneares. Nasciam assim *as primeiras praias de banhos, estâncias de recreio acopladas sobre velhas aldeias de pescadores*⁴, e o lugar de Espinho começa então a ser procurado. Considerada por muitos como a Rainha da Costa Verde, esta praia foi sempre muito popular, *sobressaía como praia de banhos afamada, com hotéis, casinos e estabelecimentos comerciais, população permanente e meios de subsistência consideráveis*⁵.

Era sem dúvida um lugar atractivo, para onde vinha todo o tipo de pessoas, *era uma miscelânea sem preconceitos, de famílias do Porto ou de Viseu, comerciantes de Penafiel ou da Régua, conselheiros e funcionários públicos de Lisboa, nobres de segunda categoria, alguns políticos e uma mão cheia de intelectuais*⁶.

Porém, tal como já foi acima referido, seria um erro não enunciar a fábrica Brandão Gomes como factor decisivo no progresso da cidade. Implantada no limite sul da vila, próxima da comunidade piscatória, a Brandão Gomes tinha uma linha de caminho-de-ferro privada, e *a sua produção diária rondava as 30 mil latas...empregava mais de 300 pessoas e dava se ao luxo de manter em laboração filiais noutros pontos do litoral* (Matosinhos, S Jacinto e Setúbal)⁷. Um marco significativo da história local, que depois de um longo processo de requalificação iniciado em 2003, vê agora as suas instalações dedicadas à cultura da cidade, o Forum de Arte e Cultura de Espinho.

Outro grande contributo na projecção do concelho é o aparecimento da feira semanal. Iniciada em 1894, foi apenas nos “loucos anos 20” que a romaria conquistaria grande estatuto, de farto movimento para os comerciantes e visitantes, *colorida pelo bulício e pela diversidade*⁸, considerada actualmente a maior do país, atraindo, a par da época balnear, uma das grandes “invasões” temporárias e semanais na cidade.

Tal como foi referido anteriormente, Espinho é fruto de uma comunidade multifacetada, que teve nas suas origens realidades contrastantes, de ordem social, política e

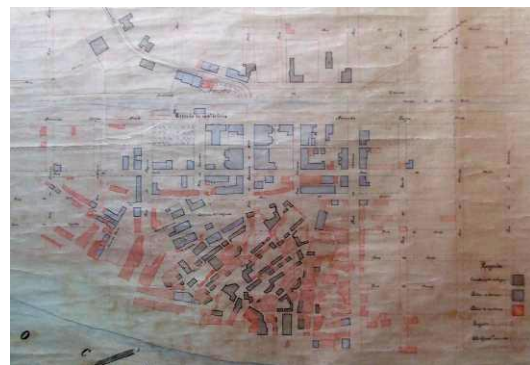
⁴MORAIS GAIO, Carlos - *A Génese de Espinho, Histórias e Postais*, 1ª edição, ed. Campo das Letras, Porto, Dezembro 1999, p.34

⁵ Idem, p.42

⁶ PINHO, Alberto | MORAIS GAIO, Carlos - *Espinho, memórias do tempo*, ed. Jornal Maré Viva, Espinho, Junho 2000, cap.5

⁷ Idem, cap.12

⁸ Idem, cap.10



- 69| Vista antiga da rua 19 a partir da actual rua 2 70| Vista da linha de caminho-de-ferro de Sul para Norte 71| Vista do primeiro povoada a Poente da linha de caminho-de-ferro
72| Planta eng.º José Colelho Bandeira de Melo em 1870, onde se registaram os avanços do mar até 1891

económica. Um povoado que sobretudo depois da chegada do caminho-de-ferro, teve no século XIX o grande motor de um processo evolutivo, que conseguiu gerar dinâmicas colectivas, atractivas e ultrapassar obstáculos.

4.2 | Planeamento e a transformação do território

O principal objectivo deste capítulo é analisar de que forma a cidade se foi consolidando tendo em conta a ocupação e o planeamento do território, interpretando factos, desde a sua origem, como pequena comunidade piscatória, até à sólida estrutura urbana que se reconhece actualmente.

Sendo uma cidade recente, o primeiro plano de Espinho data de 1870. Ainda sob tutela da Câmara de Vila da Feira, este plano foi concebido pelo Eng. José Coelho Bandeira de Melo, no âmbito do plano de melhoramentos da praia de Espinho. Em parte subordinada pelo atravessamento Norte-Sul do caminho-de-ferro, a planta que o materializa foi talvez o começo da directriz ortogonal. Estabelece uma estrutura segundo duas linhas de força, *cardus* e *decomanus*, protagonizadas pela linha do caminho-de-ferro e pela actual Rua 19.

Incentivando a evolução territorial, a planta de 1870 surge como resposta ao desorganizado núcleo central, localizado em tempos a Poente da linha férrea entre as actuais ruas 15 e 23, já que, por volta de 1840, o núcleo habitacional concentrava-se junto ao mar, as habitações eram de madeira (vulgarmente designadas por palheiros), amontoavam-se sem ordem e disseminavam-se pelo areal numa encruzilhada de ruelas⁹.

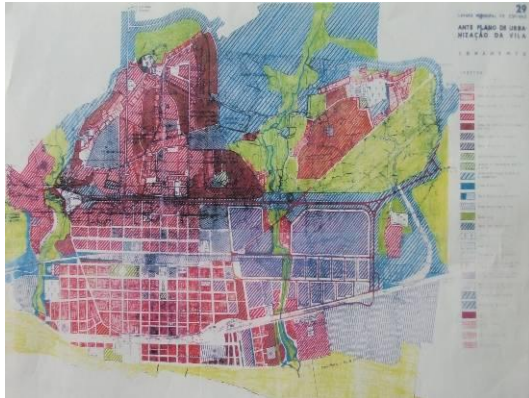
Nas últimas décadas do século XIX, o lugar de Espinho não parava de crescer, especialmente nas imediações das duas estações de caminho-de-ferro (Espinho-Vouga e Espinho-mar), sendo que, em 1876 o troço Poente desse caminho já se aparentava cosmopolita e albergava lojas, cafés e hotéis¹⁰.

De entre muitas acções relevantes do poder local, nos finais do século XIX, como por exemplo o abastecimento de água, a iluminação pública, a arborização, etc., foi a

⁹MORAIS GAIO, Carlos - *A Génese de Espinho, Histórias e Postais*, 1ª edição, ed. Campo das Letras, Porto, Dezembro 1999, p.37

¹⁰PINHO, Alberto | MORAIS GAIO, Carlos - *Espinho, memórias do tempo*, ed. Jornal Maré Viva, Espinho, Junho 2000, cap.8

A importância das infra-estruturas ferroviárias no desenho e transformação do território urbano
Espinho e Porto Campanhã



73| (1973) Ante plano de urbanização 74| (1900) Anteplano da cidade
75| (2000) Foto aérea da cidade

aprovação da segunda planta que se destacou, já no mandato do segundo executivo, após a criação do concelho, cerca de 1900. Uma nova planta topográfica, elaborada pelo engenheiro Augusto de Bandeira Neiva, *orientou em grande parte o crescimento urbano nas décadas seguintes*¹¹. Defendia o alargamento de ruas, novas construções e a sucessiva expansão do concelho para Nascente, *confirmando a importância da rua* [19], *como eixo estruturante e ponto de referência incontornável*¹².

Porém, apesar de, até cerca de 1880 a maioria das casas se situarem a Poente do caminho-de-ferro, já a Rua 19, particularmente a Nascente, era a “baixa” da cidade. Prolongava-se desde a praia, seguindo tangente ao Largo do Marquês da Graciosa, até ao extremo Nascente, onde se encontrava um largo com moradia (talvez onde hoje é a praça da Câmara, e o jardim João de Deus).

Contudo, foi devido aos avanços do mar e por força do tempo, que as pequenas colónias de pescadores ficaram à margem, começando a revelar contrastes evidentes com o centro. *Empurrada para sul, a aldeia de pescadores afastara-se do centro urbano em crescimento e passava a constituir uma realidade específica*¹³, cada vez mais próxima da vizinha freguesia de Silvalde, o que segundo os relatos locais actuais favorecia a deslocação do mau cheiro do pescado na direcção contrária ao centro urbano. Entre 1891 e 1896 a força do mar terá alcançado dimensões preocupantes, ao qual nem mesmo a rainha Maria Pia terá ficado indiferente, uma vez que doou uma verba considerável para a construção de um bairro piscatório, apelidado de “Bairro da Rainha”.

O mar foi sempre um sobressalto para os espinhenses, razão pela qual se previu uma possível realocação da estação e do trajecto do caminho-de-ferro para Nascente, junto à actual Rua 24, como consta do Antepiano de Urbanização de 1948, do arquitecto Januário Godinho, hoje sob posse da DGOTDU. Mas seria a defesa da costa, *surgindo no final dos anos setenta, a solução que conseguiu garantir, até aos dias de hoje, uma considerável estabilidade*¹⁴, nomeadamente através da construção de quebra mares, que puseram de lado a hipótese de realocação do traçado para Nascente, evoluindo para a

¹¹ <http://www.cmespinho.pt>

¹² PINHO, Alberto | MORAIS GAIO, Carlos - *Espinho, memórias do tempo*, ed. Jornal Maré Viva, Espinho, Junho 2000, cap.8

¹³ MORAIS GAIO, Carlos - *A Génese de Espinho, Histórias e Postais*, 1ª edição, ed. Campo das Letras, Porto, Dezembro 1999, p.94

¹⁴ PINHO, Alberto | MORAIS GAIO, Carlos - *Espinho, memórias do tempo*, ed. Jornal Maré Viva, Espinho, Junho 2000, cap.2



76| (2005) Planta da Freguesia de Espinho

concepção urbana que hoje conhecemos. Integrada numa lógica ortogonal de ruas paralelas ao mar, designadas com números pares crescentes de Poente para Nascente, e perpendiculares, numeradas com ímpares crescentes de Norte para Sul, este sistema quadriculado da cidade, tem sido alvo de diferentes opiniões, sendo para muitos, uma espécie de bússola e, para outros, um tabuleiro de xadrez sem pontos de referência, como são as praças, os jardins, as avenidas, os edifícios emblemáticos, e por isso incapaz de garantir um mapa mental orientado do espaço urbano.

*De facto, apesar da sua curta existência, esta terra tem sofrido alterações de cariz urbano de alguma relevância*¹⁵. Durante várias décadas Espinho resumia-se a três sectores fundamentais, um núcleo urbano, em desenvolvimento e com algum dinamismo económico-social, as áreas junto ao limite concelhio, essencialmente rurais, e uma pequena comunidade piscatória.

Tendo em conta a cartografia mais antiga, deduz-se que o aglomerado urbano terá crescido segundo duas direcções. Primeiramente ao longo do canal ferroviário, e posteriormente, reafirmando a intenção já antiga de extensão para Nascente, através da freguesia de Anta, muito em prol da proximidade com as principais vias de comunicação estruturantes, actualmente IC24, A1 e A29. Em 1973, um ano após a elevação de Espinho a cidade, já o Antepiano de Urbanização tinha uma malha urbana consolidada e as áreas limítrofes do concelho mostravam-se expectantes ao zonamento previsto no respectivo PDM que obedecia ao repetitivo quadriculado.

Sem ignorar a importância da cartografia existente, é, também, por força de muitas imagens emblemáticas registadas ao longo dos tempos, que é possível identificar os locais onde hoje se evidenciam transformações significativas, fundamentais para a compreensão da “ história de Espinho” e das suas memórias.

Prova disso, são os registos da actual Avenida 8, *vizinha do caminho-de-ferro, a artéria que homenageou o explorador Serpa Pinto teve sempre um lugar privilegiado na vida de Espinho*¹⁶, apesar de durante vários anos ter estado “calada” e sem vida. Em 1912, o poder local terá proibido *o trânsito de veículos, cavalos ou carros de bois, em certas*

¹⁵ PINHO, Alberto | MORAIS GAIO, Carlos - *Espinho, memórias do tempo*, ed. Jornal Maré Viva, Espinho, Junho 2000, cap.2

¹⁶ Idem, cap.6

A importância das infra-estruturas ferroviárias no desenho e transformação do território urbano
Espinho e Porto Campanhã



- 77| (197?) Antiga Av. 8, com a Passerelle 78| O caminho-de-ferro 79| (196?) Antigo caminho-de-ferro à superfície 80| Antiga passagem subterranea no Largo do Marquês da Graciosa
81| Vista actual da Alameda do Atlântico 82| (1952) Alameda do Atlântico

*horas do dia, na Avenida 8 e no troço que se estendia da linha do comboio ate à praia, onde os veraneantes se passeavam*¹⁷.

A par da antiga Avenida das Palmeiras, tal como consta em “*Espinho, memórias do tempo*”(2000), também em 1870, já o conhecido Largo do Marquês da Graciosa (fronteiro à antiga Estação) era palco de encontros e concentração de pessoas, definida por *8 prédios de construção recente* para a época e com *um coreto em ferro, um pequeno jardim e uma amostra de lago (...)* que passaram para a prateleira da memória¹⁸, por causa da passagem pedonal subterrânea projectada a posteriori sob a linha de caminho-de-ferro.

Os espaços lúdicos iam-se transformando e a antiga Rua do Cruzeiro (hoje Rua 2) passava a ser palco de passeios à beira mar. De inegável importância na actualidade urbana, terá sido nos anos 40 que surgiu este importante projecto charneira entre a terra e o oceano, concretizando uma espécie de *boulevard* sobre o Atlântico¹⁹.

Afinal, a preocupação do Executivo e dos espinhenses na materialização de um espaço público à escala da importância balnear alcançada pela cidade, e em defesa de grandes avenidas pedonais arborizadas, tem as suas origens já antigas. Popularmente conhecida como “cidade aos quadradinhos”, a cidade de Espinho *conseguiu adoptar um figurino de ordenamento urbanístico equilibrado*²⁰, segundo uma morfologia de quarteirão regular fechado, onde a linha ferroviária, com o seu percurso longitudinal Norte-Sul à superfície, constituiu, sem dúvida, um elemento organizador, de referência para a malha urbana. Atendendo à cronologia dos acontecimentos, todo o planeamento urbano da cidade foi concretizado após a concretização da infra-estrutura ferroviária, daí a postura integradora, de correlação, entre a organização de um território, sob influência de uma artéria estruturante, e o caminho-de-ferro.

Todavia, a partir dos anos 90, a passagem do comboio no coração da cidade começou a ser compreendida como problemática promotora de debate, quer para os habitantes quer para a administração local, na inquietude de estarem separadas duas partes de uma

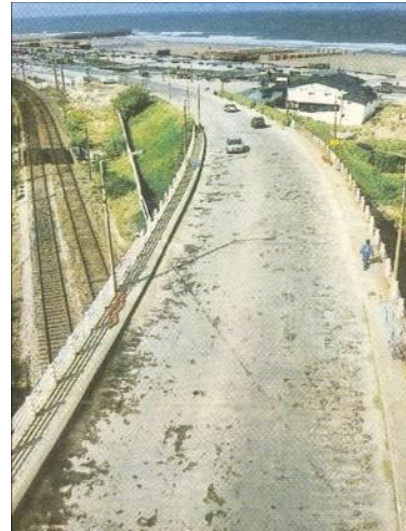
¹⁷ PINHO, Alberto | MORAIS GAIO, Carlos - *Espinho, memórias do tempo*, ed. Jornal Maré Viva, Espinho, Junho 2000, cap.6

¹⁸ Idem, cap.9

¹⁹ Idem, cap.11

²⁰ <http://www.cmespinho.pt>

A importância das infra-estruturas ferroviárias no desenho e transformação do território urbano
Espinho e Porto Campanhã



- 83| (1978) Construção do viaduto sobre a via férrea 84| (1981) Vista do viaduto sobre a linha
85| Imagem do caminho-de-ferro entre as antigas passagens de nível nas ruas 23 e 33.

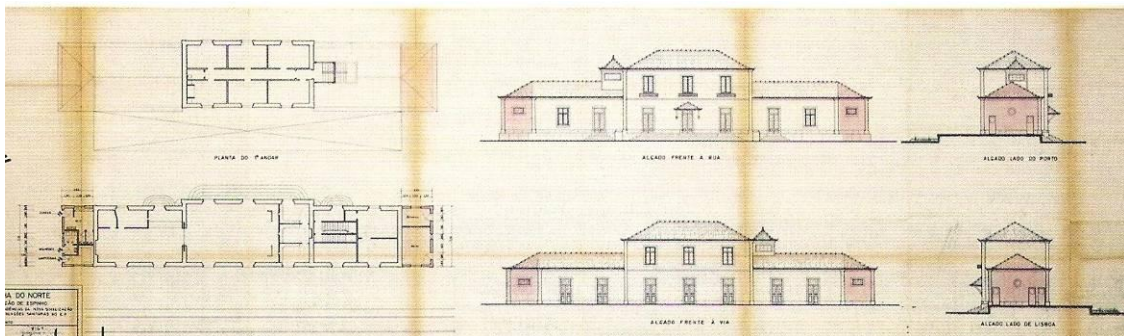
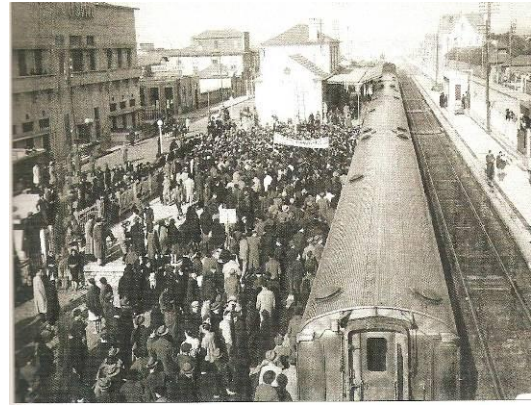
mesma cidade. Como refere a arquitecta Campos de Oliveira (2007) na sua prova final de curso, *apesar de não se verificar nenhuma situação evidente de ruptura morfológica, permanece o efeito barreira*, um corte evidente na cidade, que não permitia a relação directa Nascente-Poente, a não ser através de rótulas esporádicas, em passagens de nível, ou da insalubre ligação subterrânea referida anteriormente.

Implicitamente, a linha do caminho-de-ferro constituía, de facto, um “muro invisível”. Aquilo que em tempos foi para Espinho objecto de glória, motor de progresso, passava a ser um entrave à qualidade de vida local, ao trânsito pedonal e viário, responsável pela poluição sonora e ambiental, e criticado por muitos. Apesar dos ténues melhoramentos que se executaram ao longo do tempo nos arruamentos da zona central, este elemento divisor rapidamente se reflectiu na pouca mobilidade e acessibilidade à zona a Poente da linha, assim como se revelou um forte condicionamento à livre circulação automóvel. Os acessos viários não davam resposta nas alturas de maior afluência às praias, ficando facilmente obstruída a circulação no extremo Norte da cidade, no “pontão” (antigo viaduto sobre o canal ferroviário) e nas duas passagens de nível que anteriormente existiam nas ruas 23 e 33.

Adiado por muitos anos, foi com a assinatura de um protocolo entre o governo, a REFER e a Câmara Municipal, no ano de 1999, que se deu o primeiro impulso, ao complexo processo de rebaixamento da linha férrea. Durante anos, esperou-se pela merecida atenção à passagem dos comboios que bloqueavam a ligação do centro de Espinho à praia, mas a situação inverteu-se, e prevê-se agora uma nova fase de urbanismo integrador.

Há bastante tempo reclamado, o rebaixamento da linha férrea terá sido o fim de uma ferida a céu aberto e o início de um longo percurso de transformação do espaço público no centro da cidade, tema sobre o qual recairá todo o último capítulo deste caso de estudo.

A importância das infra-estruturas ferroviárias no desenho e transformação do território urbano
Espinho e Porto Campanhã



86| Envolvente da antiga Estação no início do século XX 87| Envolvente da antiga Estação na segunda metade do século XX 88| (1965) Antiga Estação construída em 1878

89| Actualidade da Estação do Vouga

90| Projecto para residências da nova sinalização e instalações sanitárias, na estação de Espinho-Praia

4.3 | A estação e o caminho-de-ferro ao longo dos tempos

Quando a ligação ferroviária entre Ovar e Gaia, entrou em 1863 em funcionamento, *Espinho não teve direito a um simples apeadeiro, apesar de já ser conhecido como estância balnear*²¹, o que dificultou na altura a conquista de um rótulo privilegiado da cidade, reclamado pela burguesia local.

Assim, os mais nobres visitantes teriam de desembarcar nas estações mais próximas, de Granja e Esmoriz, o que causava algum desconforto. *A necessidade de fazer parar os comboios, evitando incómodos e atraindo mais frequentadores, motivou os esforços da burguesia influente*²², acabando mesmo por, em 1873, conseguir dotar a cidade da almejada estação.

A estação era uma peça fundamental para a maior visibilidade do concelho e a chave dos grandes fluxos populacionais. Tendo em conta que o caminho-de-ferro era o principal meio de transporte na segunda metade do século XIX, a conjuntura social tinha necessidade desta nova acessibilidade, que viria a revelar um forte impacto no território urbano.

Certo é que a paragem obrigatória deste meio de transporte, fomentava o desenvolvimento económico da povoação, *os comboios eram saudados com estalejar de foguetes e as casas de comércio não tinham mãos a medir*²³.

Graças às insistentes influências políticas e ultrapassadas algumas resistências da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, Espinho acabaria por ser o ponto de intersecção entre duas linhas, a Linha do Norte e a Linha do Vale do Vouga.

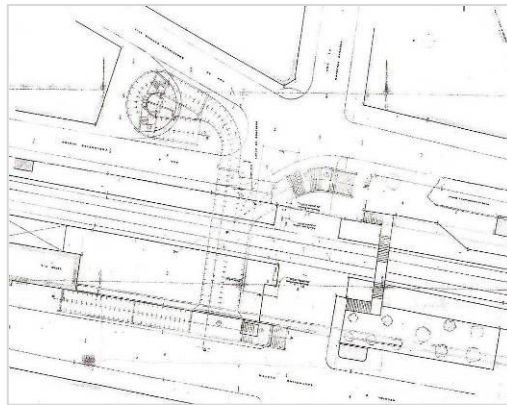
Inaugurada nos finais de 1908, a linha do Vale do Vouga, que estabelecia a ligação entre o distrito de Viseu e a praia, num longo percurso de curvas e contracurvas por entre as montanhas da Beira Alta, tornou possível um comboio regional, ainda hoje conhecido como o Vouguinha e propiciou, ainda mais, a já grande procura da praia de Espinho durante as férias. Em Outubro de 1908, as obras de ligação entre a Estação de Espinho Vouga (Rua 8|37) e a Estação de Espinho já corriam a bom ritmo e a par de

²¹PINHO, Alberto | MORAIS GAIO, Carlos - *Espinho, memórias do tempo*, ed. Jornal Maré Viva, Espinho, Junho 2000, cap.13

²²MORAIS GAIO, Carlos - *A Génese de Espinho, Histórias e Postais*, 1ª edição, ed. Campo das Letras, Porto, Dezembro 1999, p.39

²³PINHO, Alberto | MORAIS GAIO, Carlos - *Espinho, memórias do tempo*, ed. Jornal Maré Viva, Espinho, Junho 2000, cap.5

A importância das infra-estruturas ferroviárias no desenho e transformação do território urbano
Espinho e Porto Campanhã



- 91| Planta de localização da antiga estação 92| (1998) Antigo Caminho-de-ferro 93| Passarele construída em 1893 94| (1975) Antiga Passagem Subterrânea, desenho técnico 95| (2005) Vista panorâmica da envolvente da antiga estação

alguns arranjos na actual Avenida 8. Concluídos os trabalhos da linha do Vouga, alguns testemunhos dos presentes na inauguração da linha, referiam mesmo que *para lá das excelentes condições técnicas da linha com curvas de mais de 120 m de raio*, destacava-se também *um notável gosto artístico no acabamento dos edifícios*²⁴ que comodamente recebiam os passageiros que circulavam de comboio.

Porém, pouco sobra desta ligação ferroviária entre o interior do país e o concelho de Espinho. As novas vias rodoviárias e a ausência de modernização da linha, ditaram um triste desfecho para esta bonita viagem. Actualmente, o percurso acaba em Sernada do Vouga, apenas estabelecendo ligação com a cidade de Aveiro.

O primeiro edifício da Estação de Espinho marcava então a viragem das futuras décadas, sendo que, a deduzir pela localização e orientação da sua fachada principal, se percebe claramente que era a Poente da linha que se destacava o núcleo urbano mais importante para a época. Acontecimento solene para o Norte do país, a inauguração deste importante equipamento público, pelo rei D. Manuel II, decorreu *entre 8 de Novembro de 1908, dia da partida e desembarque na cidade do Porto, e o dia 4 de Dezembro de 1908, dia do regresso à capital do país*²⁵.

Contudo, com o “andar da carruagem”, já em 1892 a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses decidia instalar uma cerca de ferro ao longo da via junto à Estação de Espinho e uma ponte metálica sobre a linha de caminho-de-ferro, com o intuito de facilitar a ligação pedonal entre ambas as margens no prolongamento do então Chiado. Como já tinha sido opção levada a cabo na cidade de Cascais, também em Espinho se passaria a linha através de uma ponte, de estrutura esbelta, apelidada ao gosto romântico de “passerelle”, que perdurou até 1974.

Porém, os sucessivos arranjos do espaço público fizeram com que, no lugar da antiga “passerelle”, se viesse a construir uma passagem subterrânea à linha, onde, a par de umas sombrias instalações sanitárias e de um quiosque, ocupavam as paredes grandes painéis de azulejos com as memórias da cidade.

²⁴BOUÇON, Armando | CASTRO, Tiago - “A construção da linha férrea” in *A quadrícula - 100 anos Linha Vale Vouga*, nº 3, ed. Câmara Municipal de Espinho, Julho 2009, p.5

²⁵ Idem, p.8



96| (2008) Vista geral sobre a cidade e o canal de atravessamento ferroviário

Na realidade, apesar de algum cuidado no desenho dos elementos de charneira entre a linha e a envolvente da Estação, na relação entre o espaço de passagem e o exterior, este atravessamento subterrâneo tornou-se desqualificado, constituindo um problema no centro da cidade. Era um espaço de passagem escuro e degradado que com o passar do tempo, se transformou em palco de actos menos civilizados, traduzindo-se no aumento dos problemas de sinistralidade na “baixa” da cidade.

A inexistência de um tratamento adequado das margens ao longo do eixo ferroviário, colmatado em situações semelhantes com uma extensa cortina de árvores que funciona, além de separador natural, como barreira acústica, foi-se revelando algo contrário à boa imagem da cidade e precisava ser ponderado. Segundo alguns registos, o atravessamento forçado do comboio na cidade terá levantado a hipótese de colocação de barreiras acústicas ao longo da linha, mas tudo não passaria de conjecturas e a população habituou-se ao ruído do comboio que só em 2008 deixou de ser um problema com a conclusão do projecto de rebaixamento do caminho-de-ferro.

4.4 | Espinho e a actualidade envolvente da estação

O futuro da cidade inverteu-se e o sonho tornou-se realidade. Hoje a circulação do comboio à superfície deixou de ser um obstáculo à sintonia entre o caminho-de-ferro e o espaço urbano mas, sim, a oportunidade de concretização de uma profunda requalificação e do desenvolvimento da urbanidade.

Juntamente com o atravessamento do comboio em túnel, decorrente do importante projecto de rebaixamento da linha férrea levado a cabo em 2003, também o espaço colectivo sofreu uma grande mudança. Em particular, para percebermos o contexto desta intervenção, devemos, primeiramente, analisar a situação que se encontra hoje à superfície desse mesmo túnel e que tão vincadamente marcará o futuro desta grande alameda paralela ao mar.

Qual o papel dinamizador desta grande estratégia ferroviária, determinante de uma nova fase de planeamento no centro da cidade?

A importância das infra-estruturas ferroviárias no desenho e transformação do território urbano
Espinho e Porto Campanhã



97| Vista actual da Rua 8 98| Lateral Poente da Estação 99| Instalações provisórias junto ao Casino e Café Palácio 100| Ligação pedonal entre a rua 19 e a Alameda 8

Tal como supunham algumas entidades promotoras do projecto, existe realmente uma procura e um interesse crescente da comunidade local relativamente a esta grande alameda à superfície, organizada, actualmente, com o objectivo de dinamizar a época balnear, que mudou por completo o espaço de socialização da cidade. Apesar do seu carácter temporário, com instalações provisórias, e que em nada se aproxima ao projecto definitivo vencedor do concurso para requalificação da plataforma à superfície que teve lugar em 2007, a importância deste espaço tem-se feito notar pela grande afluência em tempos de lazer, sobretudo devido à introdução de novos elementos/equipamentos urbanos entre as ruas 17 e 23, como os grandes espaços ajardinados, o parque infantil e alguns bares provisórios, entre outros, que até então não tinham o devido lugar no contexto dos espaços colectivos.

Com o projecto de rebaixamento da linha férrea, o que antes representava uma estrutura desadequada ao livre trânsito do peão, onde as alternativas de ligação Nascente - Poente consistiam um perfeito zig zag, tornou-se agora num espaço amplo, disponível à concretização de novas dinâmicas colectivas, e que permite estabelecer a continuidade das principais ruas ortogonais ao mar, como as ruas 19, 23, e 33, e materializa um dos grandes objectivos do projecto quanto à *melhoria das condições das infra-estruturas de circulação e à eliminação das passagens de nível*²⁶.

Referido em 2004 pela Câmara Municipal como um projecto *compreendido entre o apeadeiro de Silvalde e o lugar de Juncal, a norte da cidade...efectuado numa extensão de cerca de três quilómetros, tendo a zona de túnel um quilómetro de extensão*²⁷, a verdade é que, após a primeira fase de projecto, denota-se alguma incapacidade de resposta, quanto à ligação entre a área de intervenção e a periferia da cidade.

Apesar das garantidas melhorias associadas à grande oportunidade de requalificação do espaço público central à superfície (sobre o túnel), à maior funcionalidade do novo edifício de passageiros e ao melhoramento do ambiente urbano, agora livre da poluição sonora emitida outrora pelo comboio; pouco se conseguiu ao nível das ligações viárias à nova estação, implantada agora numa área da malha urbana consolidada e sem grandes alternativas para novos traçados.

²⁶“Investimento de 60 milhões de euros faz “apanhar o comboio” do futuro - Rebaixamento da linha férrea”, in *Espinho pode seguir!*, Boletim informativo, nº1, ed. Câmara Municipal de Espinho, Dezembro 2004, p. 19

²⁷ Idem

A importância das infra-estruturas ferroviárias no desenho e transformação do território urbano
Espinho e Porto Campanhã



101| Porta Sul da Estação 102| Porta Norte da Estação 103| Vista panorâmica sobre a Alameda 8

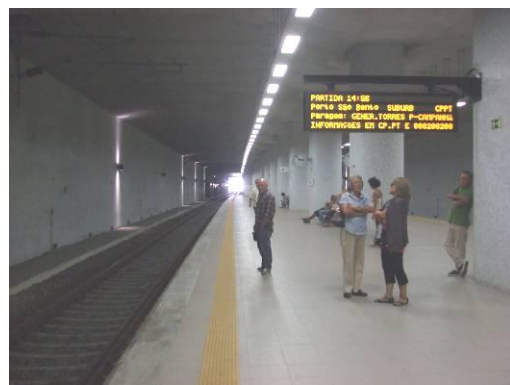
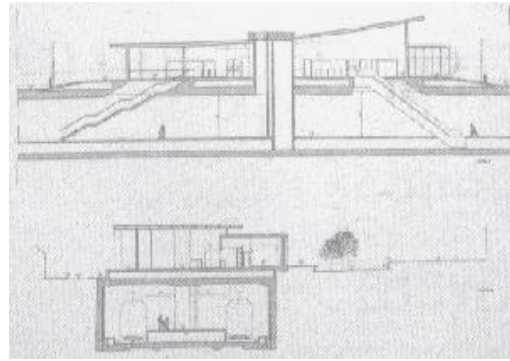
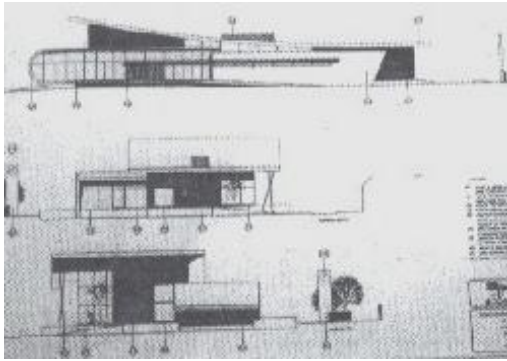
Se considerarmos a ligação anteriormente estabelecida pelo “Pontão” (viaduto que foi demolido e que existia no limite Norte do concelho, sobre o caminho-de-ferro) esta era sem dúvida uma estrutura importante para as zonas limítrofes e, obviamente, para a zona Poente do caminho-de-ferro. Estabelecia uma ligação directa à antiga estação, à zona balnear e, sobretudo, garantia uma capacidade de resposta à mobilidade inter-concelhia de entrada e saída nesta zona muito solicitada da cidade. No que concerne aos problemas de acesso rápido, fácil, de escoamento nas imediações da actual estação, o novo projecto acabou por não ser, até agora, dotado de maior mobilidade e acessibilidade, continuando, por isso, a verificar-se um sistema viário congestionado nas proximidades do edifício, inadaptado aos grandes fluxos rodoviários existentes e ao aumento da densidade de passageiros que usufruem deste novo equipamento colectivo.

A mudança de localização da estação anteriormente entre as ruas 19 e 17, (alegadamente pela facilidade dos trabalhos de perfuração da massa geológica que advém da região do Porto) e ao seu recente projecto, desenhado pelo atelier Miguel Viseu Coelho Arquitectos Associados Lda é, sem dúvida, um dos temas de reflexão desta grande intervenção.

Pois, se por um lado, o novo equipamento de passageiros foi implantado numa zona da urbe espinhense tida como área de expansão futura, exterior às principais ruas pedonais, por outro, não se compreende o facto de se ter diminuído a sua privilegiada localização no ponto mais central relativamente à cidade, de privilegiada proximidade com o *fórum* comercial definido pelo Casino, pela Piscina Solário Atlântico e pelas diversas actividades comerciais, para uma nova localização entre as ruas 23 e 25. Naturalmente que esta realocação será consequente e terá vantagens para o incremento da edificação, considerando uma expansão urbana mais direccionada para Sul, assim como para a criação de novas centralidades, nomeadamente nos arruamentos que lhe são mais próximos. No entanto, colocam-se-nos algumas dúvidas relativamente a esta opção.

E se, por hipótese, o edifício da estação tivesse sido implantado a Norte da rua 19? Próximo da sua antiga localização? Ficariam os visitantes protegidos dos ventos dominantes na cidade trazidos de Norte, e que tanto incomodam a estadia na nova Alameda 8? E se, por outro lado, tivesse sido reaproveitada a pré existência da passagem subterrânea, relacionando-a com o novo projecto de rebaixamento da linha?!

A importância das infra-estruturas ferroviárias no desenho e transformação do território urbano
Espinho e Porto Campanhã



104|105 Desenhos técnicos da Estação 106| 107 (2010) Plataformas de embarque subterrâneas
108| Instalações provisórias na Alameda 8, na localização da antiga estação

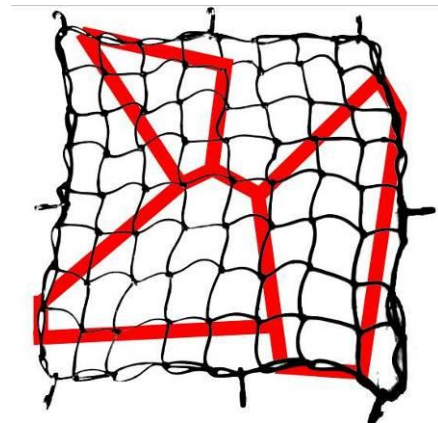
Seria deste modo sobrevalorizada a sua proximidade com as mais importantes ruas pedonais da cidade?

Surgiram diversas hipóteses de projecto e de configuração do edifício da estação, mas a verdade é que aquilo que se encontra reproduzido ao nível das infra-estruturas ferroviárias actuais levanta algumas questões pertinentes.

Para além dos factores intrinsecamente ligados à modernização das infra-estruturas e à evolução do conceito de mobilidade na sociedade do século XXI, esta profunda alteração tem introduzido vários temas no debate, nomeadamente a crítica quanto à acentuação de barreiras físicas nas extremidades Norte (entre as ruas 1 e 11) e Sul (entre as ruas 37 e Nossa Senhora do Mar) do troço rebaixado, resultante da imposição de muros de betão próximos das habitações. Esta situação coloca diversas interrogações sobre o futuro destas áreas “periféricas”, agora “emparedadas”. No entanto, a par do problema em torno dos separadores de betão, também o novo edifício de passageiros tem sido tema de diversas reflexões, que se alargam à falta de identidade desse mesmo espaço, integrado numa localidade que tem as suas raízes históricas ainda que relativamente recentes, à inexistência de um espaço de esplanada associado ao programa de cafetaria, assim como relativamente ao espaço desinteressante e depreciado, de reduzida iluminação que caracteriza o túnel subterrâneo. Tendo em conta a importância das considerações, não só, de ordem estética, mas também, de conforto dos espaços interiores como algo absolutamente determinante e interligado, fica a dúvida relativamente a como seria o ambiente desta “rua de ferro coberta”, proporcionado por “chaminés de luz”, por exemplo?

Contudo, equacionada como um elemento de mudança da sociedade e de vanguarda arquitectónica e tecnológica, a Estação de Espinho continua a ser o palco de interacção entre diferentes utilizadores, fundamental à vivência urbana da cidade. No seguimento das mais recentes transformações, este espaço colectivo e intermodal, integra, hoje, uma componente importante da revitalização associada a um projecto complexo de transformação e desenvolvimento do espaço público, tangente aos vários sectores da mobilidade que, para além da introdução de uma nova linguagem tipomorfológica no território, considera, também, novos valores simbólicos que estão na origem desta extensa área de intervenção. Apesar de só em 2008 ter sido concluída a

A importância das infra-estruturas ferroviárias no desenho e transformação do território urbano
Espinho e Porto Campanhã



- 109| Separação de betão que limita o canal de atravessamento ferroviário 110| Espaço onde anteriormente se localizava a estação 111| Cruzamento entre a Alameda 8 e a Rua 23
112|113 Imagem conceptual

primeira fase do projecto de requalificação de toda a área em análise, não devemos ficar indiferentes à importância das vantagens que dele advêm, *para urbanizar a superfície, limitar os ruídos e, simultaneamente, criar um novo espaço de teor turístico de grande valia para a cidade*²⁸.

Essencialmente, as principais questões que se colocam têm que ver com a renovação de toda esta grande rua pedonal, considerando a sua grande vocação para a dinamização do centro urbano, que conquistou rapidamente o apreço dos seus utilizadores, os quais ao mesmo tempo, vão tomando efectiva consciência do grande obstáculo que o caminho-de-ferro à superfície constituía outrora.

4.5 | Projecto de equipamentos e arranjos exteriores da plataforma à superfície, na sequência do rebaixamento da via-férrea, no atravessamento da cidade de Espinho.

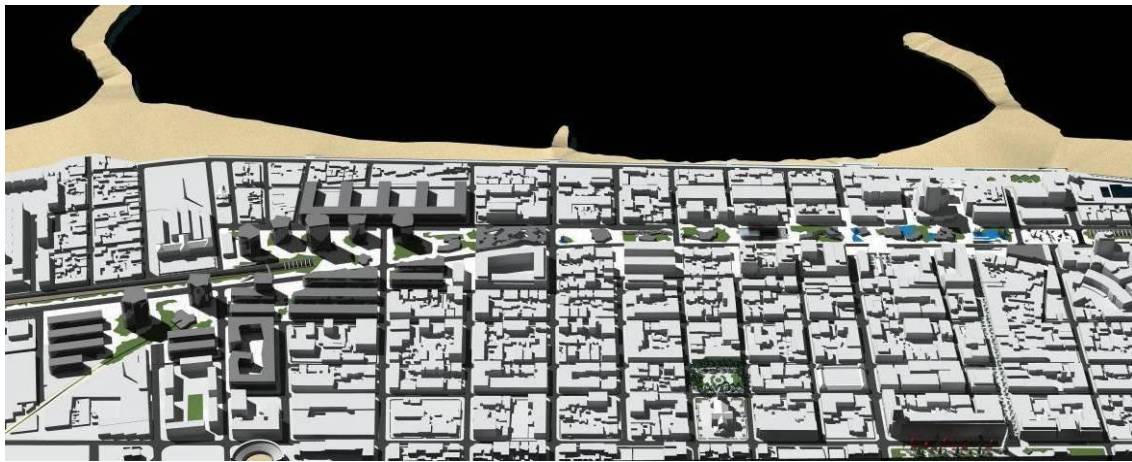
Com a finalização da obra de rebaixamento da linha em 2008, a cidade deixou de estar totalmente dividida e tem agora o caminho aberto à operação de arranjo urbanístico de grande envergadura, sob o traçado do atelier Rui Lacerda.Arq.Lda.

O concurso público, no âmbito da U.E., para a elaboração do projecto de equipamentos e arranjos exteriores da plataforma à superfície, na sequência do rebaixamento da via-férrea no atravessamento da cidade de Espinho, tratou-se de um projecto “a posteriori”, com implicações irreversíveis. *Ou seja, houve aqui dois processos completamente separados. Fez-se o enterramento do caminho-de-ferro numa primeira fase, e passados quatro anos foi aberto o concurso para o espaço de superfície*²⁹, explica o arquitecto Rui Lacerda em entrevista

Na realidade, a primeira e decisiva fase, que para além do rebaixamento da linha, englobou também a construção de um novo edifício para as instalações da CP (que segundo o arquitecto, pelo seu posicionamento demasiado a Poente constitui alguns entraves ao edificado mais próximo) tornar-se-ia, antes, numa pré - existência ou

²⁸“Rebaixamento da linha férrea”, in *Um túnel para o futuro*, Boletim informativo, nº1, ed. Câmara Municipal de Espinho, Dezembro 2008, p. 14

²⁹ Entrevista ao arquitecto Rui Lacerda (2010) em anexo, p.173



114| Planta do Projecto de equipamentos e arranjos exteriores da plataforma à superfície

115| Imagem 3D do Projecto de equipamentos e arranjos exteriores da plataforma à superfície

condicionante com muitas especificidades e limitações. Confrontada com uma realidade recente e com o reconhecimento de novos factores decorrentes da primeira fase de obra, persistiu o olhar atento por parte da equipa projectista e o grande objectivo de concepção de “sutura” do território. O faseamento da obra deixou a céu aberto factos urbanos que urgem por um destino qualificado no contexto da cidade e que, certamente, serão tratados nesta grande requalificação à superfície. Na certeza de que *o vazio é sempre uma oportunidade para a cidade dar um passo em frente*³⁰, a opção por “coser” duas metades de uma mesma realidade bastante apoiada na materialização do *espaço público como lugar de relação, de trânsito, de união e de encontro na cidade*³¹ foi, de facto, o conceito base de toda a proposta. Numa altura em que cada vez mais o espaço público é o local de acção do Homem, este será um espaço livre, de manifestação cívica, com o grande objectivo de melhor servir a cidade e os que a visitam.

Quanto ao projecto previsto à superfície, e aos elementos que definem o seu programa, teve por base um conceito metafórico, relacionado com a configuração gráfica de *uma rede de pescadores estendida (...) que permite dar resposta às diferentes exigências funcionais e construtivas sem perder o conceito de unidade de intervenção*³². Segundo este princípio gerador, tangente aos vários níveis de projecto, a diversidade da composição vai ganhando forma tanto ao nível do desenho do espaço pedonal pavimentado e espaços verdes, da configuração volumétrica dos equipamentos públicos como dos bancos de jardim e postes de iluminação, ou mesmo, da definição do edificado.

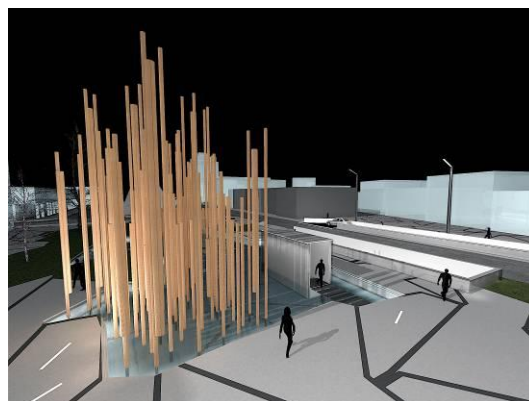
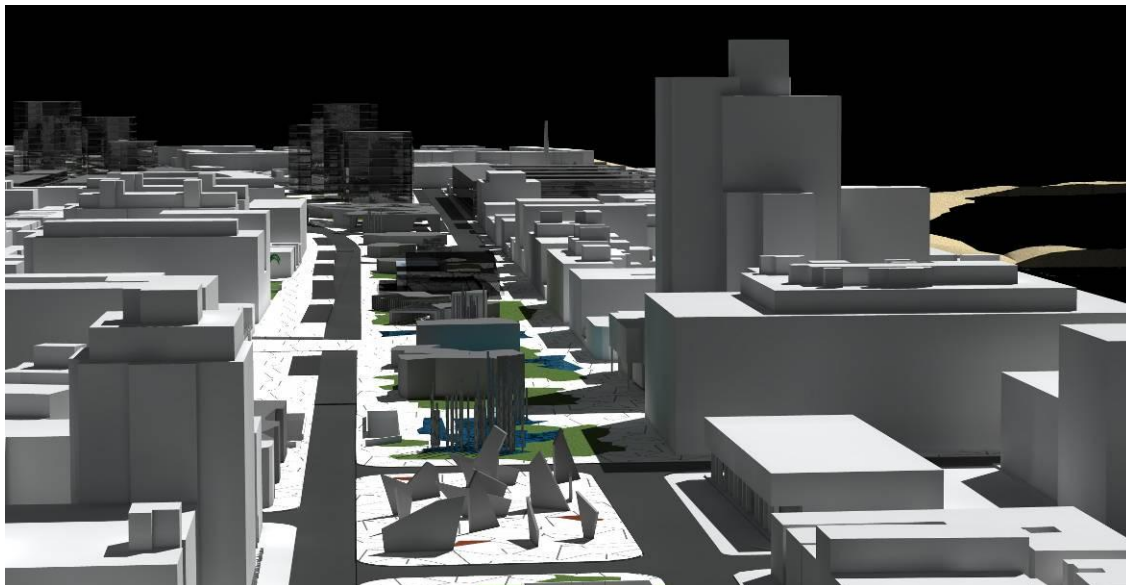
A imagem de Espinho está definitivamente a mudar, adoptando uma postura de corte com o passado e, ao mesmo tempo, bastante sustentada num ideal de evocação das memórias históricas da cidade.

Na extremidade Norte, próximo de uma das principais entradas estruturantes do projecto, a Rua 8, prevê-se o redesenho do Largo do Marquês da Graciosa. Desde sempre um espelho de revitalização e modernidade do centro urbano, vivida por ilustres personalidades da intelectualidade. No novo Largo da Graciosa será implantado *um memorial a pessoas de vulto que passaram na cidade de Espinho, como Miguel de*

³⁰ Entrevista ao arqº Rui Lacerda (2010) em anexo, p.173

³¹ Memória Descritiva cedida pela equipa projectista (2008)

³² Idem



116| Imagem 3D do Projecto de arranjos e equipamentos à superfície de Norte para Sul a partir do novo Largo do Marquês da Graciosa **117|** Rua 8 junto ao Casino **118|** Praça do Casino

*Unamuno, Ramalho Ortigão, Amadeo de Souza Cardoso, Soeiro Pereira Gomes, Pablo Casales, e muitos outros*³³. Estabelecendo uma relação estreita com a contemporaneidade, e sob a responsabilidade do professor Mário Bismarck, esta ampla composição de módulos escultóricos, será, para além do cartão de visita na extremidade Norte de Espinho, um espaço lúdico e de interação com os muitos visitantes.

Já no limite Sul do Largo do Marquês da Graciosa está previsto um outro espaço amplo, de mediação, individualizado como a Praça do Casino. Durante os auspiciosos anos 30 e 40, Espinho tinha nos seus espaços de ócio e de lazer, como o casino e as unidades hoteleiras, importantes memórias ligadas à boémia aristocrata, e cuja sua importância se mantém até hoje. Talvez por isso mesmo, seja feita a honra merecida na prevista Praça do Casino - *onde o verde e a água pautada por bambus cerâmicos jorrando água e com os ventos típicos de Espinho, ocasionará sons diferentes pelas diferentes alturas e ocos das peças*³⁴.

Sem descurar as muitas devoções religiosas que acompanharam a história de Espinho, a Praça de Nossa Senhora da Ajuda, padroeira da cidade, será também um momento importante desta requalificação, onde, para além da implantação do novo posto de turismo, está prevista a implantação de um coreto em formato contemporâneo, que, por seu turno, se associa às antigas bandas filarmónicas que animavam as festas religiosas.

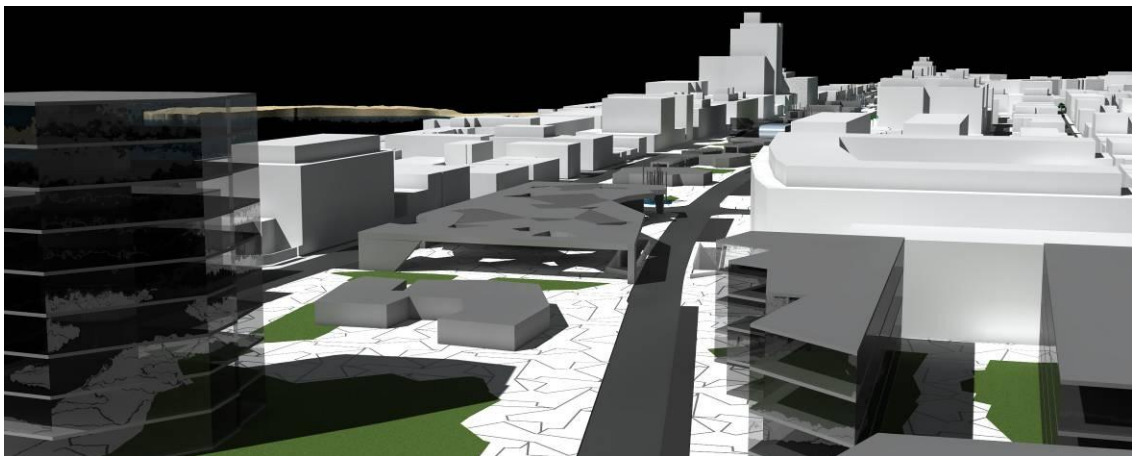
O espaço envolvente da estação à superfície será dotado de várias valências de transbordo e de apoio aos passageiros. Nos principais acessos ao equipamento, nas extremidades Norte e Sul, este espaço beneficiará de estacionamento de táxis, paragem pontual de autocarros, assim como dos acessos ao previsto parque subterrâneo.

Para a área entre a estação e a Rua 33, numa atitude de uniformidade com toda a malha que advém da extremidade Norte e que marca toda a intervenção, prevê-se a implantação de *equipamentos de vertente de lazer e recreio*³⁵, talvez cafés e restaurantes, que, fundamentalmente, devolverão o espaço público à cidade e que, por conseguinte, se desenvolvem até à Praça Progresso, a Sul da Rua 33.

³³ Entrevista ao arq. Rui Lacerda (2010) em anexo, p.?

³⁴ Idem, p.174

³⁵ Idem, p.174



119| Cruzamento entre a Praça Nossa Senhora da Ajuda **120|** Praça Nossa Senhora da Ajuda
121| Proposta de intervenção a partir da Praça Progresso

Em memória à grande Fábrica Progresso, que agora vê as suas instalações adaptadas à função de habitação colectiva, a Praça Progresso surge no projecto como um espaço versátil, dedicado ao divertimento, com *jogos e parques infantis, assumindo uma pele como se de um coberto se tratasse, ora criando pérgolas, ora buracos, com a introdução de massa arbórea, ora criando zonas de sombra*³⁶.

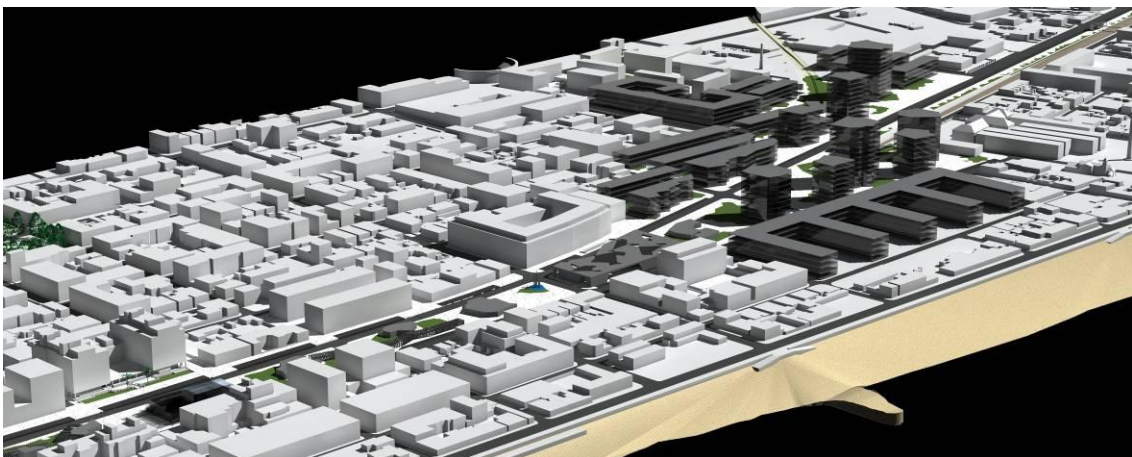
O limite Sul da intervenção será pautado pela requalificação de toda a zona envolvente à Estação do Vale do Vouga. Numa zona da cidade onde o território ainda apresenta áreas disponíveis para uma considerável expansão, a postura do arquitecto será, assim, defender uma nova morfologia arquitectónica, diferente do típico quarteirão regular fechado que fortemente marca a cidade. Optando pela construção em altura, que também se alargará aos terrenos do actual Estádio do Espinho, esta será uma proposta formalmente diferenciada, que determinará uma nova fase de planeamento na cidade e que, ao mesmo tempo, vai de encontro à coerência pré-estabelecida por toda a linguagem gráfica que advém do conceito geral da intervenção, inspirada numa rede de pescadores.

A estrutura viária prevista no projecto para esta zona central de Espinho considerará uma nova lógica de ocupação e organização ‘estradal’. Responder às necessidades de conciliação entre o trânsito pedonal e rodoviário, pressionada pelo aumento de tráfego, tornou-se uma questão pertinente ao longo do projecto, e nesse sentido foram tomadas algumas medidas que pretendem condicionar e controlar os excessos à superfície. Do ponto de vista do trajecto automóvel, a Rua 8, a Nascente do túnel rebaixado, cumprirá integralmente o papel de grande eixo distribuidor. Assumida a Rua 8 como eixo estruturante do projecto, prevê-se, não só, a circulação automóvel nos dois sentidos, garantindo que, na intersecção com os mais importantes eixos pedonais esta perde prioridade para o peão, mas também, a construção de um parque de estacionamento subterrâneo entre as ruas 19 e 35, com capacidade para 400 veículos que, segundo o autor, será *uma infra-estrutura fundamental, para que este espaço à superfície tenha o almejado sucesso*³⁷.

Também importantes serão a conclusão de duas rotundas que estão em curso: *uma na rua 20, logo à entrada, na zona Norte, e outra na rua 15, sensivelmente no espaço antes*

³⁶ Memória descritiva disponibilizada pela equipa projectista

³⁷ Entrevista ao arq. Rui Lacerda (2010) em anexo, p.176



*ocupado pela antiga estação ferroviária*³⁸. Com o objectivo de minorar o tráfego rodoviário e os incómodos gerados pelos antigos sinais luminosos, estas duas rotundas serão, sem dúvida, uma mais valia para a entrada e a saída da cidade permitindo uma maior fluidez do trânsito automóvel.

Não há dúvida que todo este projecto de reconfiguração das infra-estruturas ferroviárias veio beneficiar, em larga medida, a realidade urbana, há muito cristalizada à superfície da cidade. Antigamente, com a função exclusiva de operação das linhas de caminho-de-ferro, hoje a mesma área, com dois níveis de actuação, um subterrâneo e outro à superfície, foi promovida a uma nova vitalidade social, económica e funcional. Lembrado como o local onde o comboio passou no passado, estabelecem-se agora relações diversas entre os diferentes programas colectivos e as diversas soluções arquitectónicas que, pelo seu entendimento, irão despertar novas vivências no centro da cidade.

³⁸ http://jn.sapo.pt/paginicial/pais/concelho.aspx?Distrito=Aveiro&Concelho=Espinho&Option=Interior&content_id=1620698

